



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Patrick Breyer (PIRATEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Pläne zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg

1. Weshalb haben Landesregierung und LVS bislang nicht alle Dokumente betreffend ihre Pläne zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg auf einer zentralen Internetseite veröffentlicht (z.B. Entwurf der Vorentwurfsplanung, Bus-Bahn-Konzept, Gutachten der Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung)?

Antwort:

Die Landesregierung nimmt die in Frage stehende Anregung auf und wird die LVS bitten, alle dem Projekt dienenden und veröffentlichungsfähigen Dokumente zentral bereit zu stellen.

2. Werden die betroffenen Menschen in die Planung und Entscheidung eingebunden und, wenn ja, wie?

Antwort:

Bereits 2009 fanden zwei größere öffentliche Veranstaltungen (in Probsteierhagen und Schönberg) statt, auf der die Pläne des Landes, die Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand wieder in Betrieb zu nehmen, erläutert wurden. Nach zweijähriger Vorbereitungszeit wurden die Pläne im Frühjahr 2013 noch einmal auf großen Veranstaltungen in Probsteierhagen und Kiel vorgestellt. Daneben gab

es mehrere Informationsabende in den Amtsverwaltungen Schrevenborn und Probstei, an denen die Gemeinden über den aktuellen Stand des Vorhabens informiert wurden, sowie direkte Gespräche mit einzelnen Gemeinden, Parteien und Interessengruppen (BI). Daneben wurden und werden natürlich auch Anfragen von Einzelpersonen an die LVS und das MWAVT stets beantwortet. Gegenwärtig werden die Kommunen eingebunden, so dass deren Belange noch vor Einleitung der offiziellen Genehmigungsverfahren in die Planung einfließen können, etwa Wünsche über die Gestaltung der Bahnübergänge. Außerdem soll noch im Herbst 2013 eine öffentliche Veranstaltung stattfinden, auf der der dann aktuelle Stand der Vorplanung vorgestellt und diskutiert wird.

3. Beabsichtigen Landesregierung oder LVS die Erörterung ihrer Pläne auf öffentlichen Diskussionsveranstaltungen, auf der auch Kritiker zu Wort kommen?
Wenn ja, wann?

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 2.

4. Wie viele Menschen täglich nutzen den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Kiel-Schönberg insgesamt? Wie viele Menschen täglich würden den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Kiel-Schönberg insgesamt nutzen im Fall der Umsetzung der Pläne zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg?

Antwort:

Aus dem aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises Plön ergeben sich dazu folgende Daten:

Reisende nach dem SH-Tarif (ohne Schüler):

Schönberg – Kiel:	mehr als 100.000 pro Jahr
Probsteierhagen – Kiel:	mehr als 50.000 pro Jahr
Schönkirchen - Kiel:	mehr als 200.000 pro Jahr
Schönberg – Probsteierhagen:	mehr als 10.000 pro Jahr
Schönberg – Schönkirchen:	mehr als 10.000 pro Jahr

Aus diesen Daten lässt sich unmittelbar nicht das (werk)tägliche Fahrgastaufkommen ableiten, zumal die Schülerzahlen hier nicht erfasst sind.

Die ÖPNV-Relation Kiel – Schönberg ist jedoch stark ausgelastet. Für die zukünftige Bahnverbindung werden 1500 Fahrgäste pro Tag prognostiziert. Ein Teil der Fahrgäste werden Umsteiger vom Busverkehr sein; aufgrund der erheblichen Fahrzeitverkürzung durch das Bahnangebot und die damit deutlich verbesserte Konkurrenzsituation zum PKW-Verkehr ist aber auch mit einer er-

heblichen Anzahl von Neukunden zu rechnen

5. Welche jährlichen Kosten entstehen der öffentlichen Hand durch den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Kiel-Schönberg bislang? Welche jährlichen Kosten würden der öffentlichen Hand durch den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Kiel-Schönberg entstehen, würden die Pläne zur Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg umgesetzt?

Antwort:

Für das Land als Aufgabenträger für den SPNV entstehen durch die Reaktivierung Kosten für den Fahrbetrieb und die Infrastruktur. Das Land geht von Betriebskosten für Verkehrsleistung und Infrastruktur in Höhe von 1,4 bis 1,7 Millionen Euro pro Jahr aus

Dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel entstehen für den Busverkehr Kosten für den Busbetrieb und für die Unterhaltung der Haltestellen. Eine genaue Prognose kann erst erstellt werden, wenn der finale Fahrplan erstellt ist und die künftigen Verkehrsströme endgültig bestimmt werden können.

6. Für welchen Anteil der bisherigen Fahrgäste im Bereich Kiel-Schönberg ergibt sich im Fall der Umsetzung des integrierten Bus-Bahn-Konzepts eine Verlängerung, für welchen Teil eine Verkürzung der Gesamtreisedauer um welche Zeit? Falls dies nicht bekannt ist, ist eine entsprechende Studie geplant?

Antwort:

Die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand erschließt eine komplette Region im Umland des Oberzentrums Kiel neu für den Schienenpersonennahverkehr. Die im Vergleich zum PKW sehr konkurrenzfähigen Fahrzeiten und die im Vergleich zum Bus höhere Beförderungsqualität der Bahn bedeuten eine enorme Aufwertung der Gemeinden an der Siedlungsachse Kiel – Schönberg als Wohnstandort und eine bedeutende Stärkung des Tourismusstandortes Probstei. Nach Überarbeitung des Bus-Bahn-Konzeptes (siehe Antwort zu Frage 1) wird eine Prognose möglich sein, ob und in welchem Umfang sich Reisezeiten für einzelne Fahrgäste oder Fahrgastgruppen verlängern.

7. Zu welchem Preis hat die Bahn die Option der Anbindung von Schönberg dem Land angeboten?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 5. Die zu erwartenden Betriebskosten und Erlöse sind Bestandteile des vertraulich zu behandelnden Verkehrsvertrages zwischen dem Land und dem Betreiber DB Regio.

8. Welche betriebswirtschaftlichen Mehrkosten entstehen jährlich durch den Betrieb der Bahnstrecke Kiel-Schönberg und welche Einnahmen dadurch werden erwartet?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat die Landesregierung sichergestellt, dass die bei Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg einmalig und laufend aufzubringenden öffentlichen Mittel nicht an anderer Stelle im Land mit höherem Nutzen in den öffentlichen Personennahverkehr (Bus- oder Bahnanbindung) investiert werden könnten? Wenn ja, wie?

Antwort:

Ziel der Landesregierung ist es, den Nahverkehr im Land weiter auszubauen, um mehr Fahrgäste und mehr Marktanteile zu gewinnen. Dabei spielen auch die Aspekte einer nachhaltigen Mobilität und einer auch für die Fläche angemessenen Verkehrsbedienungs eine wichtige Rolle. Projekte zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs orientieren sich an dieser Zielsetzung.

In der regulären verkehrsplanerischen Arbeit der LVS sowie insbesondere im Zuge der Aufstellung des landesweiten Nahverkehrsplans LNVP werden mögliche Projekte stets verkehrsplanerisch bewertet und auf diese Weise auch ins Verhältnis zu anderen Projekten gesetzt.

10. Als Alternative wird von einer Bürgerinitiative die Anschaffung von zwölf wasserstoffbetriebenen Bussen und die Errichtung einer Wasserstofftankstelle vorgeschlagen. Welche Anschaffungskosten würden dadurch anfallen?

Antwort:

Ziel der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand ist es, das Nahverkehrsangebot in der Region zu verbessern. Dazu sollen insbesondere die deutlich kürzeren Reisezeiten und der deutlich höhere Fahrkomfort der Bahnen beitragen. Komplettiert wird das neue Angebot durch ein angepasstes Angebot im Busverkehr, das den Bahnverkehr ergänzen und insbesondere auch die Erschließung der Orte ohne Bahnstation sicherstellen soll. Dieses

neue Bus-Bahn-Konzept soll im kommenden Frühjahr überarbeitet und konkretisiert werden. Siehe dazu auch die Antwort zu Frage 1.

Innovative Antriebstechniken für Busse sind grundsätzlich interessant, wenn durch diese Techniken Energie gespart oder der Kohlendioxidausstoß gesenkt werden kann. Die Landesregierung begrüßt das Engagement der Verkehrsunternehmen und der für den Busverkehr zuständigen Aufgabenträger. Die Anschaffung der genannten zwölf Busse allein führt jedoch nicht zu den gewünschten Verbesserungen im Verkehrsangebot im betrachteten Raum. Welche Kosten für die Anschaffung der genannten Busse anfielen, ist der Landesregierung nicht bekannt.

11. Für welche Streckenabschnitte beabsichtigt die Landesregierung die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens?

Antwort:

Es wird davon ausgegangen, dass Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren dort durchgeführt werden müssen, wo für die Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs wesentliche Änderungen der bestehenden Eisenbahninfrastruktur notwendig werden. Dies betrifft die Bereiche der Bahnhöfe und Haltepunkte, die technische Erneuerung der Bahnübergänge sowie die Aufweitung von zwei Bogenradien auf freier Strecke. Den genauen Umfang der notwendigen Planfeststellungsverfahren legt die Plangenehmigungsbehörde auf Basis der Entwurfsplanung fest.